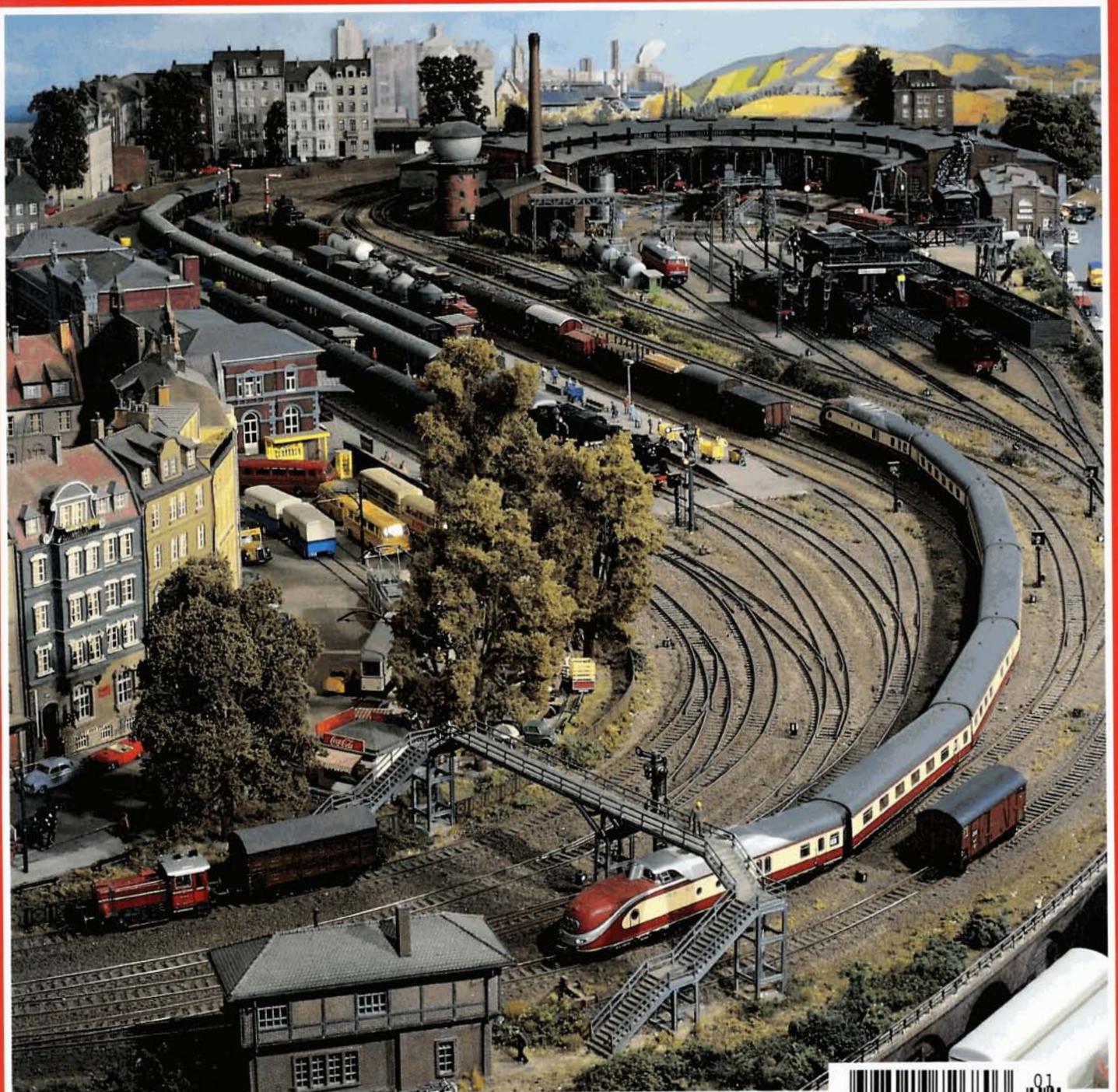


# Super Teil III

# Modellbahnanlagen





Bilder 1 (Titel) und 2: Schon diese beiden Übersichtsaufnahmen der linken Zunge der H0-Anlage von Bruno Kaiser geben einen Überblick über

## So fing es an

Die Biller-Bahn 6  
 »MüKeBa«, die erste stationäre Großanlage 10

## Die zweite Großanlage

Anlagenplanung und Konzept 12  
 Die Realisierung in Baulosen 14

## Die linke Anlagenzunge – Stadt, Bahnhof, Bahnbetriebswerk

Der Unterbau 18  
 Trassen 21

Gleiswendel Schattenbahnhof – Oberwelt 21  
 Gleisverlegung 22

## Stadtgestaltung

Das Ostviertel 26  
 Häuser im Bogenverlauf 29  
 Rückseiten in Ziegelbauweise 32  
 Die Dachkonstruktionen 33  
 Straßenbau 35  
 Rück- und Hofansichten 36  
 Kulissenhäuser am Anlagenrand 38  
 Das Bahnhofsviertel 40  
 Das Westend 42

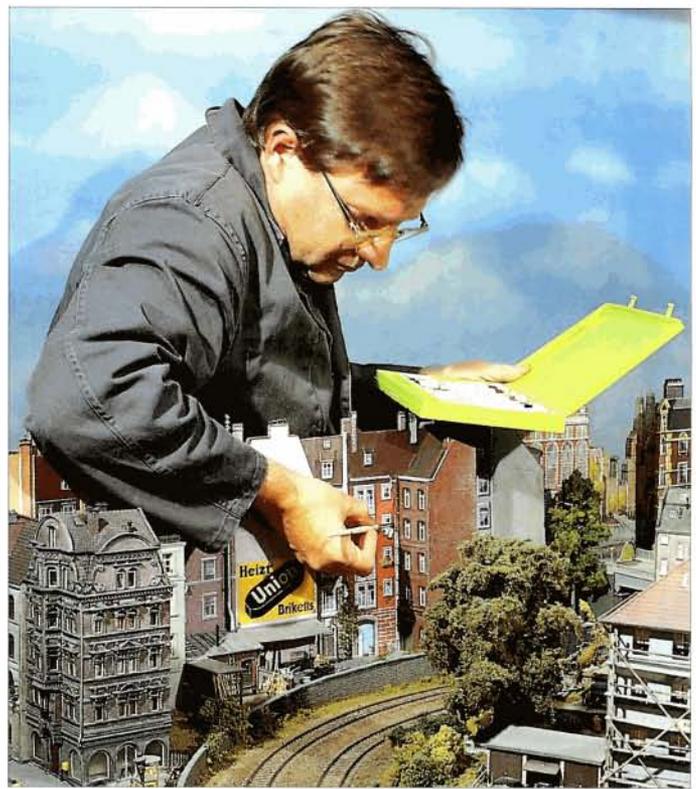


Bild 3: Der Autor dieser Ausgabe bei der Gestaltung der Anlage.

## Impressum

ISBN 3-89610-006-8

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 51 20 48 / 51 20 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker  
 Autor und alle Abbildungen: Bruno Kaiser  
 Bildredaktion und Koordination: Ingo Neidhardt  
 Layout: Gerhard Gerstberger  
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger  
 Satz MV: Regina Doll, Evelyn Freimann  
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht  
 Druck: Europlanning S.r.l., via Chioda, 123/A, I-37136 Verona  
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH  
 Vertrieb: Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,  
 Einzelverkauf: D-85386 Eching bei München

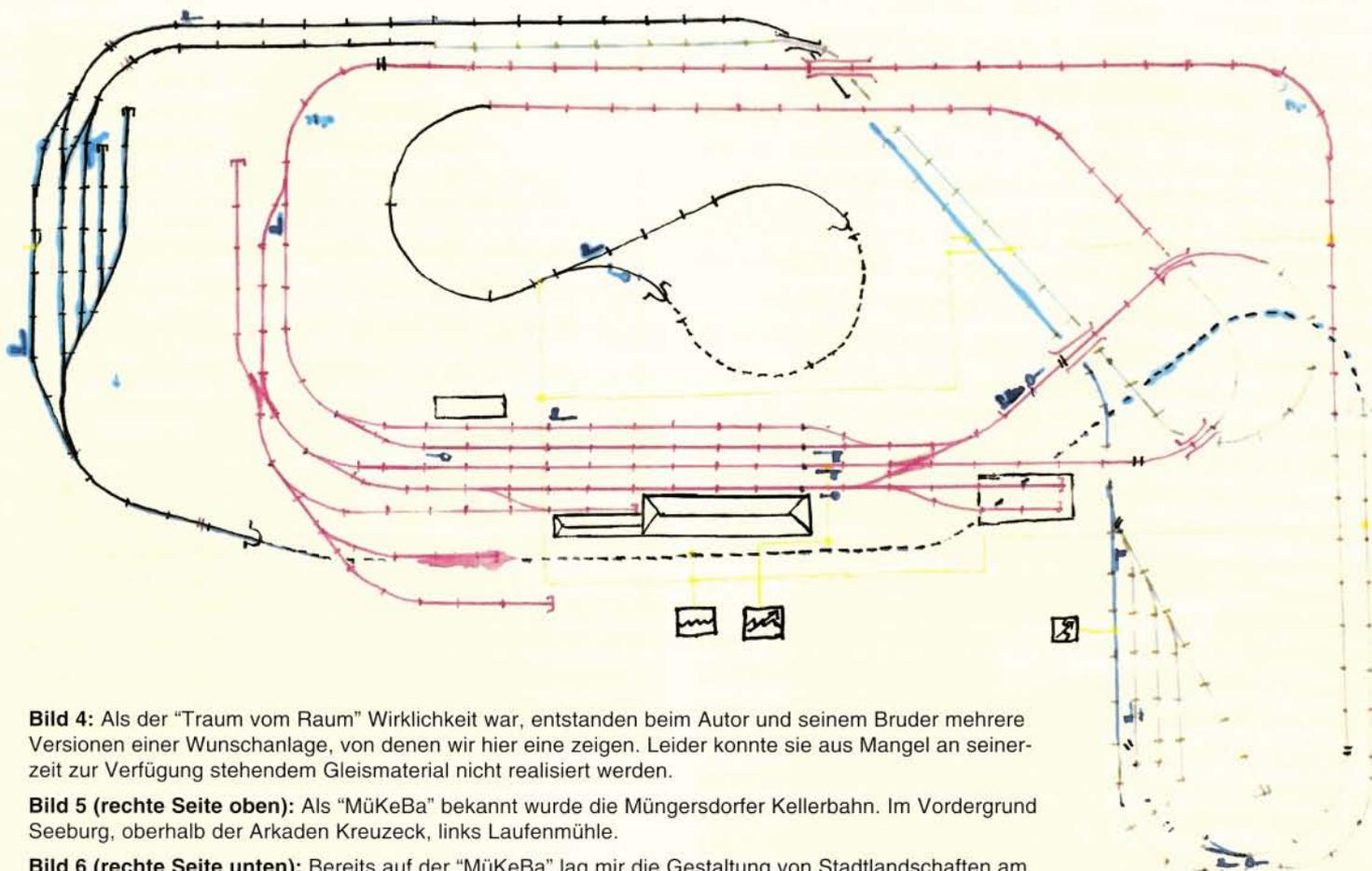
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Januar 1997 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

die wahrhaft riesigen Ausmaße dieser Super-Modellbahnanlage.

<b>Das Bahnbetriebswerk</b>	<b>44</b>
Behandlungsstationen in Idealanordnung	47
Gleisbau	53
Farbgebung	54
Die Ausgestaltung	54
Stadtanbindung	58
Kirmes und Eisenbahn	58
<b>Die mittlere Anlagenzunge</b>	<b>62</b>
Anlagengerüst mit zweitem Schattenbahnhof	62
Luftkurort Ettenheim	64
Ortsbebauung in Hanglage	65
Zuviel Idylle!	72

Das Gasthaus »Krone«	72
Der neue Wohn- und Geschäftshauskomplex	74
<b>Landschaftsgestaltung</b>	<b>78</b>
Das Leben auf der Modellbahnanlage	80
<b>Die rechte Anlagenzunge</b>	<b>82</b>
Der dritte Bauabschnitt – ein Provisorium	82
<b>Fahrzeugbau</b>	<b>84</b>
Wagenbauten	84
M+F-Bauteile und Superzurüstsätze	86
Der Fahrzeugpark	87



**Bild 4:** Als der "Traum vom Raum" Wirklichkeit war, entstanden beim Autor und seinem Bruder mehrere Versionen einer Wunschanlage, von denen wir hier eine zeigen. Leider konnte sie aus Mangel an seinerzeit zur Verfügung stehendem Gleismaterial nicht realisiert werden.

**Bild 5 (rechte Seite oben):** Als "MüKeBa" bekannt wurde die Müngersdorfer Kellerbahn. Im Vordergrund Seeburg, oberhalb der Arkaden Kreuzeck, links Laufmühle.

**Bild 6 (rechte Seite unten):** Bereits auf der "MüKeBa" lag mir die Gestaltung von Stadtlandschaften am Herzen. Hier der Blick über die eingleisige Nebenbahnstrecke von Kreuzeck nach Finkenstadt.

## So fing es an

Viele Modelleisenbahnfreunde werden sich noch erinnern können, wie sie seinerzeit zu ihrer "elektrischen" Eisenbahn gekommen sind. Oft war es der Runden über Runden drehende erste Güterzug mit Tenderlokomotive und zwei Güterwagen, der die Kinderaugen zu Weihnachten zum Strahlen brachte. Vielleicht legte auch ein freundlicher Verwandter den Grundstock. Oder war es gar der Vater, der als Alibi für seinen Sprößling eine Modelleisenbahn anschafft, um selbst damit spielen zu können?

Bei mir lief es etwas anders. Das Aha-Erlebnis einer ersten elektrischen Eisenbahn gab es nicht, zumindest bei mir nicht! Denn als ich aus dem Dämmer-schlaf des sich entwickelnden Kleinstkin-des so weit erwacht war, daß neben der Befriedigung erhaltungswichtiger Funktionen auch "Unterhaltungs- und Lern-programme" ins Tagesgeschehen rückten, war sie einfach da – die Eisenbahn meines zehn Jahre älteren Bruders Georg, leider trotz äußerster Begehrlichkeit unerreichbar und absolut tabu für tolpatschige Kleinkinderhände! Aus heutiger Sicht kann ich seine Reaktion auf den jüngeren Bruder durchaus verstehen, denn 1949 kostete eine Märklin-Eisenbahn ein Vermögen!

Für mich gab es einen hölzernen Bodenläufer mit zwei Sperrholz-"Anhängern". Aus Kindersicht muß es ein recht großes, etwas ungelinktes Spielzeug gewesen sein, denn die Beförderung durch die Wohnung war wohl etwas mühsam und erfolgte meistens im Rückwärtsgang. Bis eines Tages eine solche Fahrt ein jähes Ende fand: Meine Lok hatte wieder einmal einen "schweren Zug am Haken", dokumentiert durch harten Aufpuffschlag "tuff-tuff-tuff-tuff – tuff-tuff-tuff-tuff", bis mit einem Plumps schlagartig das Dampflokgeräusch in schrilles Kindergeheul überging. Ich hatte einen mit Wasser gefüllten Putzeimer übersehen und mich hineingesetzt. Ob aus diesem unfreiwilligen "Wassereinsatz" meine heutige Vorliebe für Bahnbetriebswerke herrührt?

### Die Biller-Bahn

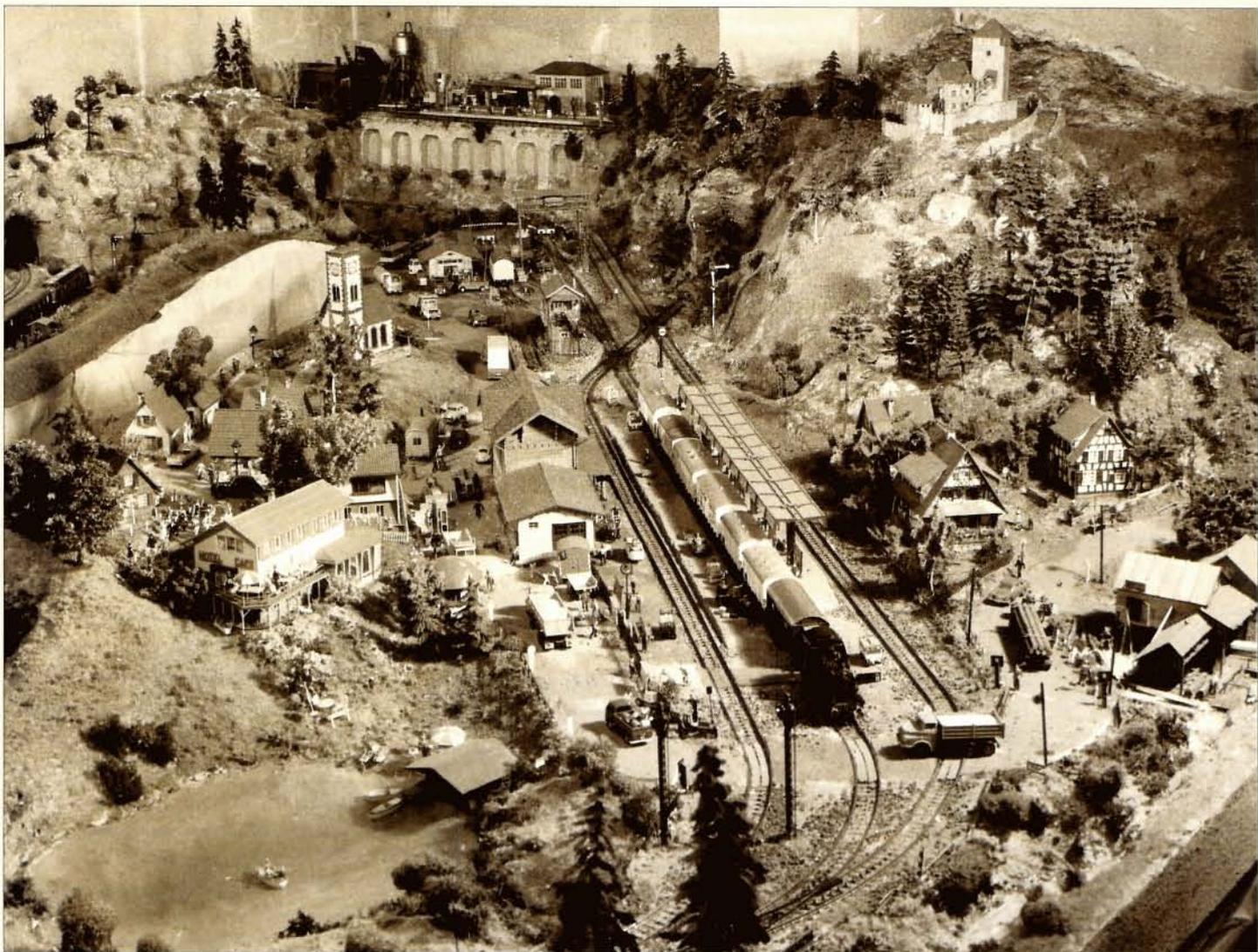
Durch dieses Ereignis war mein Interesse an der Holzeisenbahn deutlich geschwunden, und mir stand der Sinn nach "Höherem". Eine einsichtige Seele – es dürfte meine Mutter gewesen sein, mein Vater hatte für Spielzeug absolut nichts übrig – veranlaßte das Christkind, mir eine richtige Eisenbahn, wenn auch nur zum Aufziehen, unter den Gabentisch zu

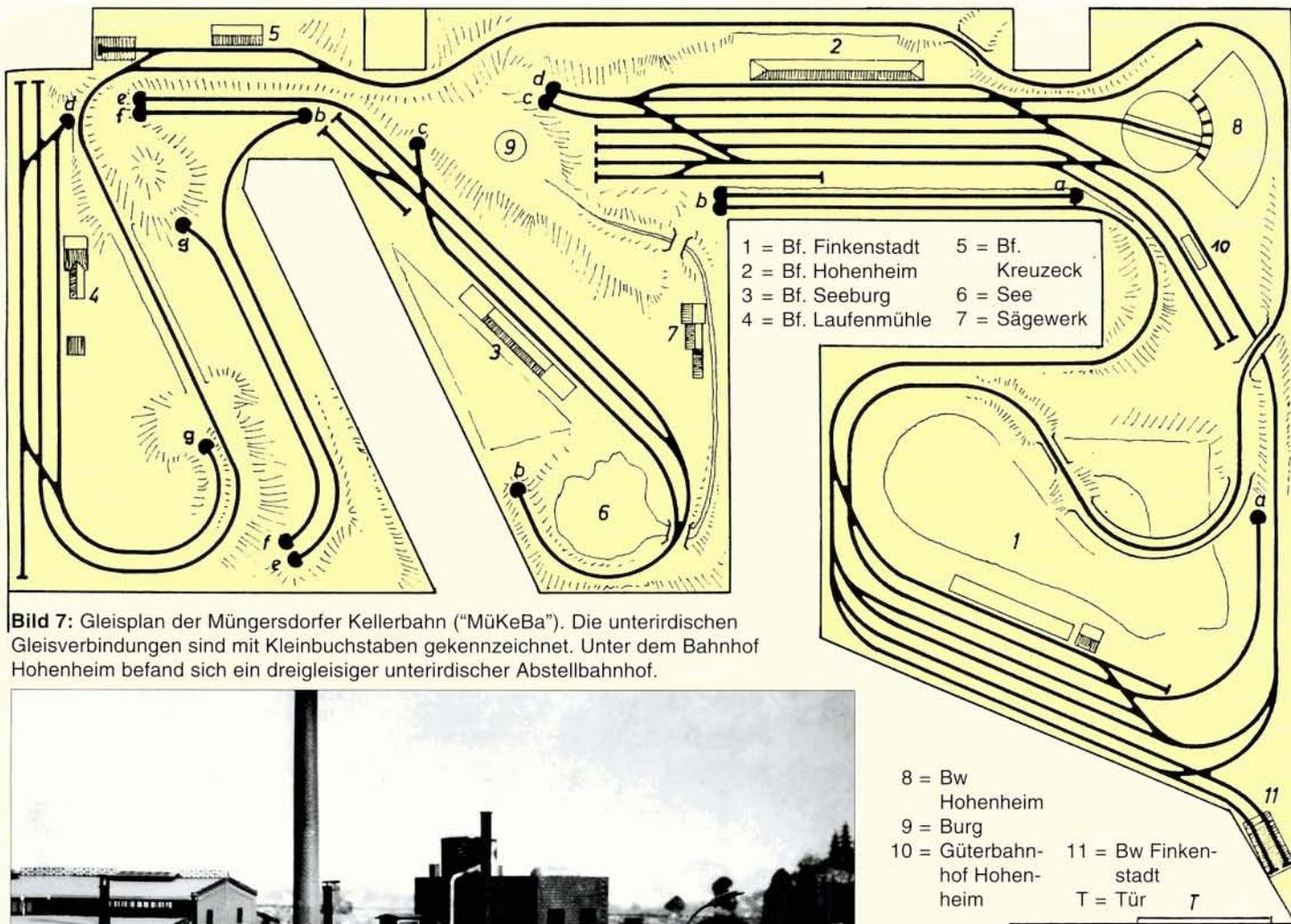
legen – eine Biller-Bahn. Sie bestand aus Diesellokomotive, drei Kipploren und ansehnlichem Schienenmaterial mit Kreuzung, Weiche, Drehscheibe und Lokschuppen mit integriertem Uhrwerkschlüssel. Diese erste eigene Eisenbahn hat mir in den Kindertagen sehr viel Freude gemacht. Sie war vielseitig, robust und bereits als Modell erkennbar. Dennoch, die fernbedienbare elektrische Bahn mit blitzenden Frontlampen, schnarrendem Laufgeräusch und eigenartigem, mir damals nicht bekannten "Elektrogeruch" ließ mich nicht aus ihrem Bann!

### Vom Hilfswachensteller zum Rangierlehrling

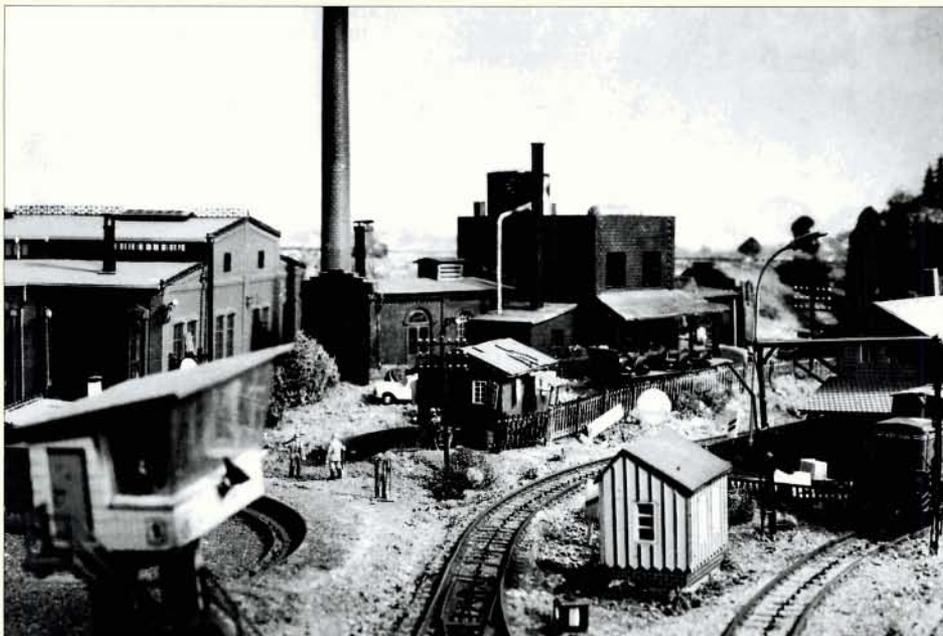
Die Zeit heilt nicht nur Wunden, sondern läßt auch Kleinkinder etwas älter werden. So reifte ich zum Hilfswachensteller, Schrankenwärter und Rangierlehrling heran. Der Druck auf den Stellpultknopf des elektrischen Entkupplers mußte erlernt sein. Vor allem der richtige Zeitpunkt ist ausschlaggebend, wenn nicht nur ein lautes "Brrreeh" erzielt, sondern auch der Zug an der richtigen Stelle getrennt werden soll.

Ein Gutes hatte meine Uhrwerkbahn: Mit





**Bild 7:** Gleisplan der Müngersdorfer Kellerbahn ("MüKeBa"). Die unterirdischen Gleisverbindungen sind mit Kleinbuchstaben gekennzeichnet. Unter dem Bahnhof Hohenheim befand sich ein dreigleisiger unterirdischer Abstellbahnhof.



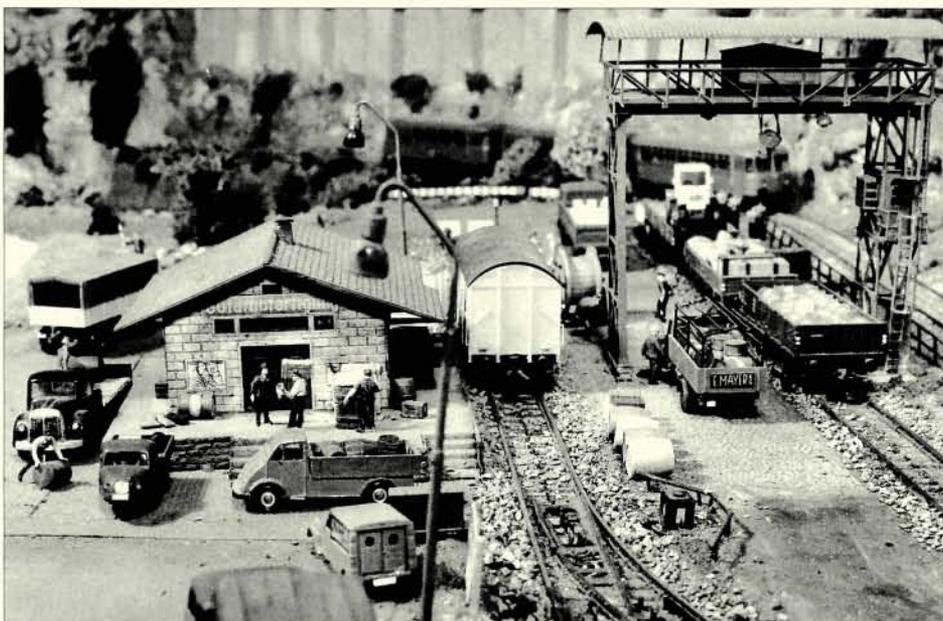
der Spurweite 0e lief sie auf H0-Gleisen und konnte bei Verwendung einer Lore als Zwischenwagen auch Märklin-Zinkdruckgußwagen – oder gab es bereits die neuen thermoplastischen? – an den Haken nehmen.

## Die Zusammenlegung der zwei Bahngesellschaften

Die Zusammenlegung der Bahngesellschaften war bald geplant. Beim nächsten Aufbau der elektrischen Eisenbahn meines Bruders wurde der Bücherschrank als Trasse für die abgehende "Nebenbahn" in die brettverlängerte Schreibtischanlage einbezogen. Auch ältere Brüder haben ein Einsehen. Es kam der Tag – offenbar hatte ich lange

**Bild 8 (Mitte):** Weitere Ausschnitte aus der "MüKeBa", hier die Bahnhofsausfahrt Hohenheim mit Industriegebiet und Bw.

**Bild 9:** Am Güterbahnhof Seeburg ist was los. Diverse Verladegeschäfte sind im Gange. Einige Autos wie beispielsweise der Mercedes-Pritschenwagen, der Magirus mit geöffneter Tür und Spiegelgestell (Wiking) und der DKW-Schnellaster (EKO) stellen frühe Auto-Umbauten meinerseits dar.





genug gequengelt oder durch den pfleglichen Umgang mit meiner Biller-Bahn meine "Reife" bewiesen –, an dem ich das erste Mal den mystisch erscheinenden, brummenden, schweren blauen Kasten mit der grellroten Kontrollampe und dem schwarzen Regelknopf – gemeinhin als Märklin-Transformator bekannt – bedienen durfte. Das ganz leichte Kitzeln bei Berührung des Gehäuses spüre ich heute noch in den Fingern.

"Dreh nicht so weit auf, fahr langsam! – Kurz drücken! Hörst du nicht? Kuuurz drücken, sonst fliegt doch die Lok raus!" – Ich höre noch die um teure Fahrzeuge besorgten, berechtigten Anweisungen meines Bruders. Dabei war ich, von den allerersten Versuchen abgesehen, eigentlich gar nicht für die Bocksprünge der Märklin-Nachkriegsloks verantwortlich. Bei nicht absolut 100%iger Einstellung der Umschaltfeder wurde so mancher

Schaltversuch zum Raketenstart. Die Perfekt-Schaltung funktionierte nicht immer so perfekt, wie sie sich nannte!

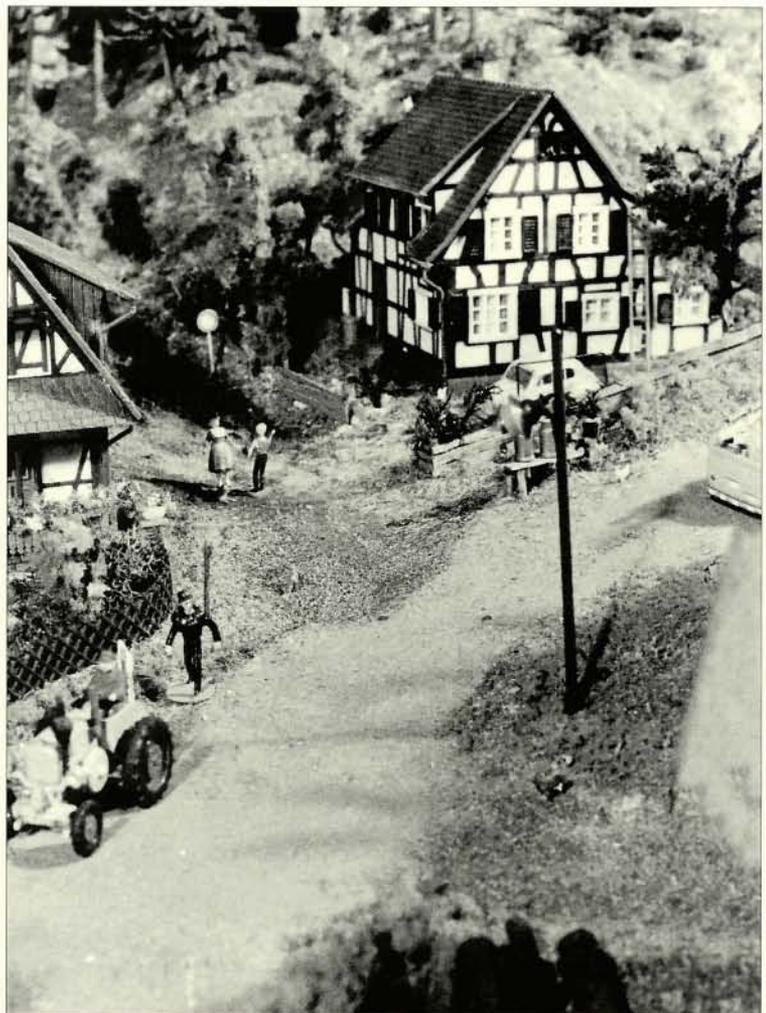
## Der Traum vom Raum

Schon seit einigen Jahren gab es Werner Walter Weinstötters "Miniaturbahnen", die erste Modelleisenbahn-Zeitschrift in der noch jungen Bundesrepublik. In Heft 7/52 – ich besitze es noch heute, wenn

**Bild 10 (oben):** Die Straße von Finkenstadt nach Hohenheim weist ein ordentliches Gefälle auf. Hier stehen die Häuser am Hang. Die Natursteinmauern, Hangabstützungen, Pfeiler und die Pflasterstraße wurden aus Faller-Prägekarton gebastelt, wobei ich schon seinerzeit Wert auf einigermaßen vorbildlichen Pflasterverlauf gelegt habe. Kurven entstanden durch Segmentschnitte. Die untere Strecke führt von Hohenheim nach Finkenstadt. Die P 8 strebt von Kreuzeck kommend demselben Ziel entgegen.

**Bild 11:** Der kleine Park in Finkenstadt auf der Müngersdorfer Kellerbahn hatte es mir besonders angetan. Die großen Bäume auf der Verkehrsinsel entstanden im Selbstbau aus Drahtlitze. Krepppapier, Plakafarbe, Uhu-Alleskleber und Schaumflocken halfen bei der weiteren Gestaltung.





auch etwas zerlesen und abgegriffen – fand mein Bruder Georg – ich konnte ja noch nicht lesen – den Artikel “Wenn ich eine Million hätte ..!” Dieser Beitrag mit dem Untertitel “Der Traum vom Raum” sollte unsere Modelleisenbahner-Entwicklung entscheidend prägen, auch wenn wir keine Million besaßen.

Der Umzug in ein Einfamilienhaus brachte uns Brüdern endlich die Gelegenheit, im nicht benötigten Kohlenlager des Heizungskellers eine Eisenbahn stationär aufzubauen. Gemessen an unseren Verhältnissen war zumindest der eine Teil des Artikels in Erfüllung gegangen, der Raum. Minuziös wurde ein Gleisplan erstellt. Einer? Nein, natürlich nicht. Ich weiß nicht, wie oft gezeichnet, geändert, überlegt, verbessert, angepaßt, verworfen, neu gezeichnet und endlich der Plan für akzeptabel befunden wurde. Diese Planungsarbeiten waren Lieblingsbeschäftigungen meines Bruders. Nach einer genauesten Gleismaterial-Inventur fügte er dem neuen Idealplan gleich einen zweiten, sehr viel unvollkommeneren hinzu. Dieser enthielt die vorhandenen Gleisstücke und Weichen. Ein Vergleich der beiden brachte die ernüchternde Erkenntnis: Für die nächsten zehn Jahre waren sämtliche Ausgaben für Überflüssiges gestrichen. Alle zu Verfü-

gung stehenden Mittel waren für Gleismaterialbeschaffung zu binden. Immerhin hieß es eine 24-m<sup>2</sup>-Zungenanlage zu bauen. Ein Plan aus dieser Serie ist noch erhalten. Deshalb möchte ich Ihnen diesen nicht vorenthalten, auch wenn die Planung nie in eine Anlage umgesetzt wurde.

### »MüKeBa«, die erste stationäre Großanlage

Die erste dauerhaft stationäre Anlage orientierte sich an dem bereits genannten MIBA-Beitrag über den Traum vom Raum. Die seinerzeit in Mode gekommene Zungenanlagen-Form hatte uns begeistert. Die Planung sah eine Anlage mit drei Zungen vor, auf denen fünf Bahnhöfe und die entsprechenden Streckenverbindungen Platz finden sollten. Der Vergleich von Soll und Ist ergab ein eklatantes Defizit.

Die Finanzierung wurde mühsam. Taschengeld, Botendienste, Autowaschen, Ferienarbeit, alles floß in den Anlagenbau. Gestell-, Trassen- und Gleisbau waren im wesentlichen meines Bruders Aufgaben. Ich versuchte mich im Gebäude- und Landschaftsbau. Nach vielen Jahren war die Anlage so weit gediehen,

daß sie grobe Züge einer Landschaftsgestaltung aufwies. Nun kam ich auf die Idee, das ganze fotografisch festzuhalten, obwohl ich so gut wie keinerlei Erfahrung im Umgang mit einer Kamera hatte. Außerdem besaß ich auch nicht die Spur einer annähernd brauchbaren Ausrüstung. Vaters Sucher-Kamera mußte her; die ersten Fotos gelangen selbstverständlich nicht!

Die Enttäuschung war groß, der jugendliche Elan jedoch ungebrochen. Nach dem Studium eines ersten Fotobuchs, in dem ich etwas von grundsätzlichen Zusammenhängen der Optik und des Fotografierens gelernt hatte, Belichtungszeit, Blende und Schärfentiefe auseinanderhalten konnte und auch etwas über Beleuchtung erfahren hatte, entstanden erste schwarzweiße Anlagenfotos. Es sollte noch so manches Zelluloid unscharf, unterbelichtet oder sonstwie unbrauchbar in den Mülleimer wandern. Doch Anfang der siebziger Jahre reichte es dann für einen ersten Beitrag in der MIBA.

Nach WeWaWs Manier, alles mit Abkürzungen zu versehen, wurde die Anlage “MüKeBa” – Müngersdorfer Kellerbahn – getauft. Nach des Wahnsinns erstem und zweitem Teil, Modelleisenbahnbau und Fotografieren, war noch der dritte, der des Artikelschreibens, hinzugekommen.



## »MüKeBa« ade!

Die genannte Märklin-Anlage besteht schon lange nicht mehr. Ein Umzug erforderte deren Abriss und die Verschrottung. Ich hatte inzwischen geheiratet. In der ehelichen Dachgeschoßwohnung war für eine Modelleisenbahn absolut kein Platz.

Der Küchentisch reichte aber für die Montage der hübschen Günther-Köf II. Zwangsläufig begann ich mich für das Zweischienensystem zu interessieren. Nach einigen Jahren und einem erneuten Umzug stand mir ein Hobbyraum mit beachtlichen Ausmaßen zur Verfügung. Nun konnte eine neue Anlage auf der

Basis des Gleichstromsystems geplant werden. Deren Aufbau sollte Jahrzehnte dauern. Zwei der drei Bauabschnitte sind realisiert, fertig wird sie wohl nicht mehr! Aber dazu später Genaueres. Zuerst einmal darf ich Sie einladen, mich ein Stück auf dem Weg des Anlagenbaus und auf der Modellbahn zu begleiten!

**Bild 14 (oben):** Am Güterschuppen in Laufenmühle herrscht rege Betriebsamkeit.

**Bild 12 (linke Seite außen):** Manchmal läuteten auf der »MüKeBa« auch die Hochzeitsglocken.

**Bild 13 (linke Seite innen):** Die Milch wird regelmäßig in Seeburg vom Molkereifahrzeug abgeholt. Heute hat es Verspätung.

**Bild 15:** Durch den Einschnitt unterhalb von Laufenmühle quälen sich die Züge über 36er- und 45er-Radien. Das Parallelgleis ist sogar noch ein Dreischienen-Mittelleitersgleis.



# Die zweite Großanlage

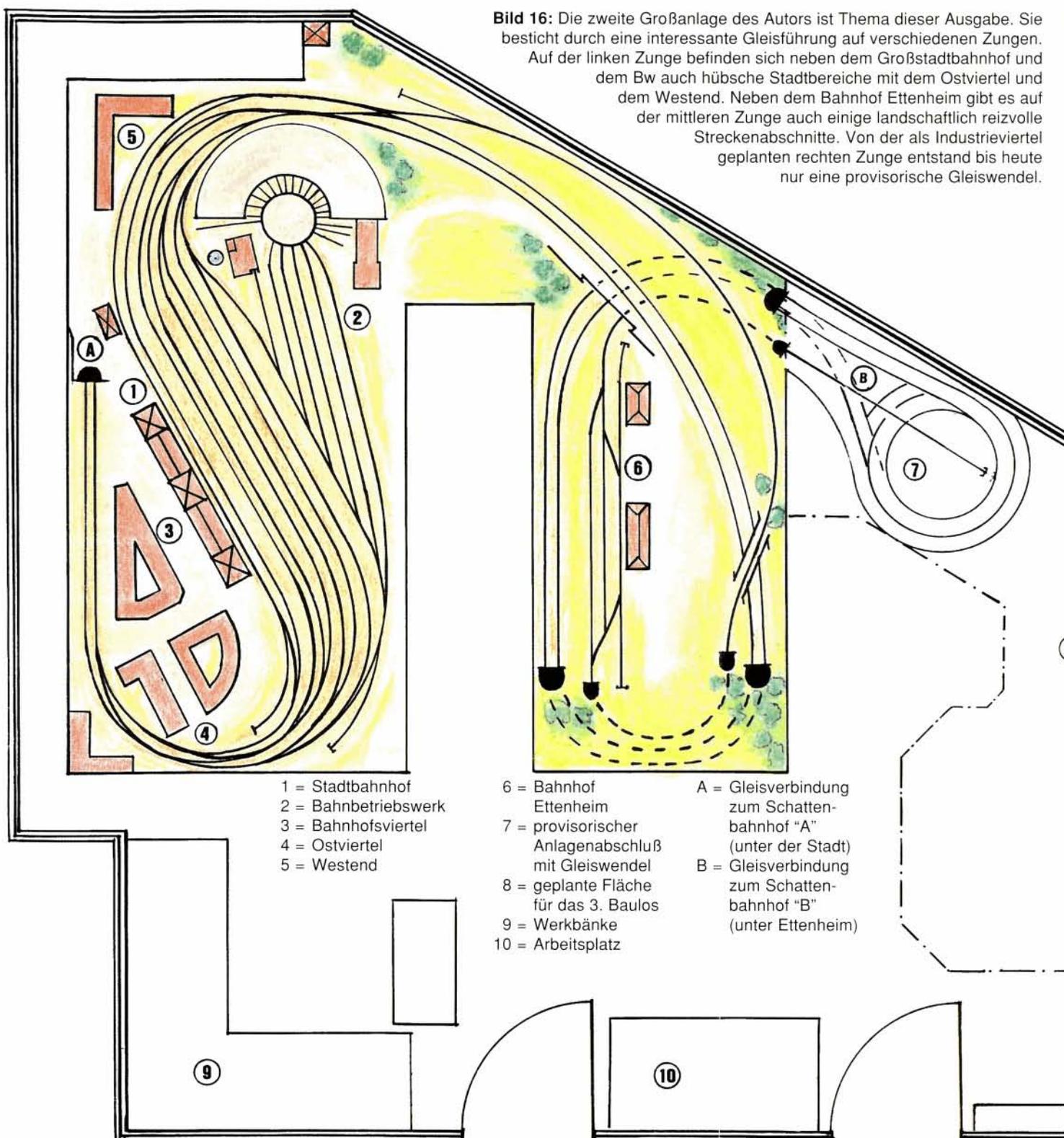
Mit 50 m<sup>2</sup> stand mir nun wahrlich ein Traum-Raum zur Verfügung. Die Fläche sollte bis auf einen Werkstatt-Teil voll für die Anlage genutzt werden. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen, der Raumgröße und meiner Überlegungen zu den zu behandelnden Modellthemen erschien mir eine Zungenanlage wieder als die geeignetste Anlagenform. Ich hatte mir drei unterschiedliche Bereiche wie Stadt, Land

und Industrie vorgestellt. Die Anlagenform war eine Zeitlang sehr geschätzt, hatte man hier doch die Möglichkeit, unterschiedliche Landschaftsbereiche leicht optisch zu trennen. Auch blieb die Zugänglichkeit großflächiger Anlagen ohne Bodenkriechen und Einstieglöcher gewährleistet. Die heute mehr gebräuchlichen Anlagenformen wie An-der-Wand-entlang-Anlage oder Modulanlage waren

damals – man schrieb das Jahr 1976 – noch weniger verbreitet.

Leider habe ich den Bau der Anlage nicht konsequent dokumentiert. Zudem hatte das Eisenbahninteresse zwischenzeitlich eine Weile nachgelassen. Wenn ich mich dann einmal in den Eisenbahnkeller verirrte, hatte ich keine Lust, zur Kamera zu greifen. Wahrscheinlich war das Bauvorhaben für mich allein auch eine Nummer

**Bild 16:** Die zweite Großanlage des Autors ist Thema dieser Ausgabe. Sie besteht durch eine interessante Gleisführung auf verschiedenen Zungen. Auf der linken Zunge befinden sich neben dem Großstadtbahnhof und dem Bw auch hübsche Stadtbereiche mit dem Ostviertel und dem Westend. Neben dem Bahnhof Ettenheim gibt es auf der mittleren Zunge auch einige landschaftlich reizvolle Streckenabschnitte. Von der als Industrieviertel geplanten rechten Zunge entstand bis heute nur eine provisorische Gleiswendel.



- 1 = Stadtbahnhof
- 2 = Bahnbetriebswerk
- 3 = Bahnhofsviertel
- 4 = Ostviertel
- 5 = Westend

- 6 = Bahnhof Ettenheim
- 7 = provisorischer Anlagenabschluß mit Gleiswendel
- 8 = geplante Fläche für das 3. Baufeld
- 9 = Werkbänke
- 10 = Arbeitsplatz

- A = Gleisverbindung zum Schattenbahnhof "A" (unter der Stadt)
- B = Gleisverbindung zum Schattenbahnhof "B" (unter Ettenheim)